MEMORIAL

APRESENTADO AO

Congresso Nacional

Estrada de Ferro

Do Labrea a Empreza

COM

Ramaes para Senna Madureira e Xapury

Arq
080.9811
N323

RIO DE JANEIRO
Typ. e Pap. Hildebrandt—Rodrigo Silva, 9

1912

Biblioteca Arthur Reis
Registro: 13830
Data: 20/06/2005

Biblioteca Arthur Reis
Registro:
Data:

Exmos. Snrs. Membros do Congresso Nacional.

Não é demais repetir, que o problema de viação no Brazil é aquelle cuja solução mais affecta o seu desenvolvimento economico.

Se nós compararmos o desenvolvimento da viação ferrea na Europa, na America do Norte e mesmo na Argentina vemos que, apezar do grande impulso dado pelo Governo Brazileiro, neste ultimo decennio, a extensão das nossas vias-ferreas, attinge a um numero de kilometros, relativamente pequeno, em relação a nossa grandeza territorial e mesmo em relação a população.

Esta verdade, que se applica ao proprio Sul da Republica onde as vias de communicação se teem multiplicado, é de uma limpidez e de uma constatação flagrante examinando o extremo Norte do Brazil.

A principio parece que a riqueza hydrographica da região, dispensa mais do que qualquer outra zona central, a construcção de estradas ferreas ou não sendo

os seus numerosos cursos d'agua interminaveis e magnificas vias de communicação, que tornam adiaveis a construcção daquellas; basta porém conhecer, embora superficialmente a questão para que se enraize uma ideia inteiramente contraria.

Os rios Purús, Juruá, etc., e seus affluentes só são navegaveis em grande parte de seu curso, durante o periodo das chuvas que abrange os mezes de Dezembro a Abril; depois desta época com grande difficuldade e sem isenção de perigos, a navegação se faz até um ponto relativamente proximo de sua embocadura.

Convem notar, e esta circumstancia é do maior valor, que entre os rios tributarios do Amazonas estende-se vasta e riquissima zona, difficilmente explorada, o que justificaria, se não impuzesse a construcção de estradas que facilitando os transportes trouxessem com o povoamento melhor aproveitamento do sólo.

Pedimos licença para fazer algumas considerações sobre os melhoramentos dos rios, e sobre o projecto de defeza da borracha cuja execução parece ser em breve uma realidade.

A questão do melhoramento das vias naturaes de communicação é uma medida de alcance economico extraordinario e a sua execução não altera nem dispensa a construcção de estradas, sendo antes, este ultimo facto corollario logico e forçado d'aquelle.

Examinando as causas de obstrucção dos rios da Amazonia trez factores desde logo se apresentam : os grandes baixios, de terra ou pedra, os troncos de arvores que são muito mais perigoso que os obstaculos naturaes e os cascos de embarcações naufragadas.

Não ha meio de evitar a queda das arvores, por quanto se fôr tomada a precaução de derrubar a floresta, em uma faixa de 20 ou 30 metros, em cada margem dos rios e em toda a sua extensão, nós teremos como immediata consequencia a queda dos barrancos, o que aliás se verifica sem o emprego das derrubadas.

Taludar ligeiramente as margens e nellas fazer a plantação systhematica de gramineas, apezar do resultado pratico muito discutivel é a melhor medida que nas condições actuaes se pode tentar, pois que, pode-se dizer, em rigor, que em muitos trechos, os rios não estão com seu leito definitivamente estabelecidos e este motivo dispensa, mais do que qualquer outro, a proposta de qualquer meio viavel da consolidação das ribanceiras.

Quanto as massas de pedra e aos bancos de areia só um serviço regular de dragagem e eliminação das pedras pode acabar.

Parece incrivel que os cascos de numerosas embarcações contribuam para a obstrucção dos rios, mas basta saber que durante annos consecutivos, os esqueletos de ferro dos navios, ficam engastados nos leitos dos rios ou nas praias, dando logar a creação de novos bancos.

Procurar embarcações adaptaveis aos rios e não procurar tornar os rios adaptaveis ás embarcações, por que em geral não se pode chegar a este resultado, mesmo com grande dispendio, é medida que se impõe aos governantes, mas se de uma maneira geral se pode estabelecer este preceito, nem por isto elle exclue a necessidade de se fazer alguma cousa em prol dos melhoramentos de que os rios carecem e de que sabiamente cogita a lei da defesa da borracha, que tambem trata da construcção de uma estrada de ferro servindo aquella região.

Entre os rios já citados, e para que as Prefeituras do Territorio do Acre se communiquem com relativa facilidade será necessario o estabelecimento de uma estrada ligando as suas differentes sêdes, para evitar o interessante e curioso facto de ser mais facil ter communicações, entre o Rio de Janeiro com as Prefeituras do Juruá e do Acre do que destas duas entre si.

Mas esta estrada será extraordinariamente cara

devido a sua extensão e condições locaes, não sendo de necessidade inadiavel.

E' por isto que achamos ainda inopportuna a parte da lei da defeza da borracha que a esta estrada se refere.

A desobstrucção dos rios é indispensavel para servir a mais de 3.000 milhas de extensão, de terrenos marginaes ; a construcção da estrada de que especialmente nos oecupamos, é inadiavel já por sua importancia economica, já pelos beneficios immediatos que ella virá trazer.

Durante o verão a borracha do Acre e do Purús desce em *balsa* e este trabalho é exhaustivo, penoso e carissimo, pois o custo de producção é aggravado em mais de 1$000 por kilo.

Para quem conhece a região Acreana, um facto deste logo se impõe: a construcção de uma estrada, que ponha em communicação toda a zona productora, com um porto, que seja accessivel em qualquer época do anno, a embarcações de grande calado, pois só assim se alcançará o resultado de transporte rapido e barato.

Mas a importancia economica da estrada não reside só neste ponto ; ha duas circumstancias de maior valor :

A 1ª se refere ao aproveitamento das riquezas naturaes, existentes entre os rios ; a 2ª diz respeito ao escoadouro de mais de 3.000.000 de kilos de borracha, boliviana, cujo transporte é hoje feito, com os mais penosos trabalhos e por um preço phantastico.

Assim quem conhece a região acreana, mesmo superficialmente, indica logo a necessidade absoluta de uma estrada que ligue o Purús, no porto de Labrea, perennemente navegavel ; ao Acre e ao Yaco, convindo notar que entre os dous ultimos rios existe uma estrada de rodagem, construida pelo Governo Federal e cujo traçado se presta admiravelmente para a construcção de uma estrada de ferro.

Se desta linha tronco, for tirado um ramal para o Xapury, as duas Prefeituras do Acre e do Purús, estarão com o problema dos transportes inteiramente resolvido.

A construcção da estrada que partindo da Lahea no Purús, vá até o Acre e o Yaco com um ramal para o Xapury, não apresenta grandes difficuldades technicas.

Justamente a sua vialibidade resulta da relativa facilidade de sua construcção, pois a sua directriz natural é o divisor de aguas do Iquiry e do Acre, o que além de offerecer um terreno alto, secco, proprio para todas as culturas, permitte reduzir o numero de obras d'arte sempre dispendiosissimas n'aquella região e o movimento de terras será inferior ao de qualquer estrada do Sul com igual extensão.

Examinando detalhadamente a sua importancia economica e a somma enorme de bem estar que ella traria á população do Amazonas e do Acre, nós vemos que uma zona, avaliada approximadamente de 4.000.000 de hectares, immediatamente poderia ser explorada augmentando a producção em mais de 2.000.000 de kilos.

Em segundo logar teremos a transportar toda a borracha colhida no Abunã, Tauhamano e Caramano, de Bolivia, pois a estrada passará a 30 kilometros no maximo do primeiro destes rios e quasi que acompanhará as suas margens.

Em terceiro lugar, o povoamento nas margens da estrada trará como immediata consequencia, o estabelecimento de novas culturas.

Em quarto logar, teremos, que a estrada transportaria no minimo, immediatamente, somente no verão mais de 5.000.000 de kilos de borracha, cujos transporte até Manáos ou Pará, se fará a 200 réis o kilo, emquanto que agora paga-se mais de 1$000.

Em quinto logar, o abastecimento regular de mer-

cadorias destinados a alimentação se faria em condições excepcionaes de barateza e de rapidez, acabando assim com o facio lastimavel, de durante o periodo de vasante, o Acre ficar sem generos alimenticios frescos, pois, de Abril a Novembro, não existe navegação, contribuindo isto para o pessimo estado sanitario da região.

Sem abusarmos de figuras de rhetorica, sem nos deixarmos levar por um exagerado enthusiasmo que em geral transforma modestos e attingiveis ideiaes em phantasticas e duvidosas aspirações, podemos garantir que a estrada ligando o Purús ao Acre vem tornar dez vezes maior a actual fortuna do Territorio.

Tratemos agora do preço da construcção.

O Governo, com a construcção da estrada Madeira-Mamoré, já gastou perto de 50.000 contos de réis, pedindo a companhia por toda a construcção a quantia de 7.000.000 de libras, approximadamente, o que em papel, nos dá a quantia de 80.000 contos.

Assim o custo kilometrico, no 1º e 2º caso aproximadamente attinge o total de 150 ou de 230 contos.

As nossas condições financeiras actuaes não permittem grandes gastos, mas exige justamente para melhoral-a um emprego de capital, cuja remuneração seja immediata.

Assim, a construcção desta estrada actualmente se imporia, pois augmentava a fortuna publica, mas igual resultado pode o governo obter dispendendo, uma quantia de 50 ou 70 % inferior ao custo real da estrada.

Para isto basta que seja consignada uma subvenção kilometrica de 50 % do custo kilometrico da E. F. Madeira-Mamoré, para a sua construcção.

Os abaixo assignados, que têm a honra de apresentar aos Srs. Membros do Congresso Nacional o presente memorial, se julgam habilitados a organisar uma empreza, que construa esta estrada, com o favor que pedem, ficando durante o praso de 90 annos como concessionarios.

A honrada Commissão de Finanças das duas casas do Congresso Nacional e todos os Srs. Membros do Congresso Nacional, depois de rigoroso estudo poderão dizer qual o valor do que pedem os abaixo assignados.

Sob o patrocinio do esclarecido espirito de justiça dos Srs. Membros do Congresso Nacional deixam os abaixo assignados amparado o presente memorial.

AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - Lei nº 9.610/98). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM

Secretaria de
Estado de Cultura

CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA